

DANZIGER WIRTSCHAFTS-ZEITUNG

Mit den Beigaben:
Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Danzig. Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung. Danziger Juristen-Zeitung

Herausgeber: Industrie- und Handelskammer zu Danzig :: Schriftleiter: Dr. Mau

15. Jahrgang — Nr. 46 — 15. November 1935

Die DWZ erscheint wöchentlich am Freitag und kostet durch die Post bezogen im Inland 3.— Dg., im Auslande 5,— Dg. pro Monat; unter Kreuzband nach Polen 11,— Dg. und dem Ausland 12,— Dg. pro Quartal. — Einzelnummer 1,— Dg. Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet, der mit Verfasser gezeichneten Artikel nur mit Genehmigung des Herausgebers

Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Dr. Mau; für Inserate und Geschäftliche Mitteilungen: Bruno Gülsdorff, Hohenstein i./Freistaat.

Die Industrie- und Handelskammern im Rahmen der gewerblichen Wirtschaft

Im Anschluß an die in feierlicher Form erfolgte Verpflichtung des neu gebildeten, vom Reichswirtschaftsminister genehmigten Beirats der Industrie- und Handelskammer zu Berlin hat der Präsident dieser Kammer, Staatsrat Reinhart, einen Vortrag über die Kammerarbeit im Rahmen der gewerblichen Wirtschaft gehalten. Diese Ausführungen sind für die Danziger Wirtschaft insofern von grundsätzlicher Bedeutung, als von berufener Stelle erneut und mit Nachdruck dargelegt wird, welche umfassenden Aufgaben die Industrie- und Handelskammern als Vertretungen der Gesamtwirtschaft zu erfüllen haben.

Die weiter unten auszugsweise wiedergegebenen Ausführungen des Präsidenten der Industrie- und Handelskammer zu Berlin bedürfen vorweg einer Erläuterung, damit sie angesichts der anders gearteten Gliederung der gewerblichen Wirtschaft in Danzig zu Mißverständnissen keinen Anlaß geben. Im Reich wird die gewerbliche Wirtschaft bekanntlich fachlich und bezirklich gegliedert. Im Zuge der fachlichen Gliederung der deutschen gewerblichen Wirtschaft sind neben Reichsgruppen und Wirtschaftsgruppen auch Fachgruppen errichtet worden. Wenn auch diese reichsdeutschen Fachgruppen nahezu gleiche Aufgaben zu erfüllen haben wie die Fachgruppen in Danzig, so besteht doch insofern ein Unterschied, als die Fachgruppen in Danzig auf Grund des Statuts der Industrie- und Handelskammer durch die Kammer mit Genehmigung des Senats errichtet werden; im Reich ist dies nicht der Fall. Eine Aufgabenteilung nach der fachlichen und nach der bezirklichen Gliederung ist in Danzig angesichts der Kleinheit des Danziger Wirtschaftsgebietes nicht erforderlich gewesen.

Der Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Berlin beginnt seine Ausführungen mit einem Hinweis auf das Gesetz zur Vorbereitung des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft vom 27. Februar 1934 und auf die erste Durchführungsverordnung zu diesem Gesetz vom 27. November 1934. Diese Vorschriften geben der Organisation der Wirtschaft eine völlig neue Grundlage, die es ermöglichen soll, alle in der Wirtschaft tätigen Betriebe über den Weg der Zwangsmitgliedschaft restlos zu erfassen, sie organisch zusammenzuführen, um sie auf diese Weise der Zielsetzung der verantwortlichen politischen Leitung unterzuordnen und damit in den Dienst der Allgemeinheit zu stellen. Der Gesetzgeber bringt dieses neue Organisationssystem im § 1 der Durchführungsverordnung mit folgenden Worten zum Ausdruck:

„Die gewerbliche Wirtschaft wird fachlich und bezirklich zusammengefaßt und gegliedert. Die Organisation und die öffentlich-rechtlichen Vertretungen der Wirtschaft, also die Handelskammern, werden organisch verbunden.

Aus dieser Gesetzesbestimmung ist also ersichtlich ,daß die gesamte Wirtschaft nach zwei Richtungen hin erfaßt wird: fachlich und bezirklich. Soweit es sich um die fachliche Zusammenfassung handelt, die sich über die Reichsgruppen, Wirtschaftsgruppen, Fachgruppen und Fachuntergruppen vollzieht, haben diese Fachgruppen nach § 16 der Durchführungsverordnung die Aufgabe, ihre Mitglieder auf dem Fachgebiet zu beraten und zu betreuen, wobei ich darauf hinweisen möchte, daß nach meiner Auffassung der Schwerpunkt dieser Arbeit, soweit sie überhaupt möglich ist, bei den unteren Fachgruppen liegen muß, weil diese am unmittelbarsten mit der praktischen Wirtschaft in Verbindung und Fühlung stehen und eine zu weit gehende Zusammenfassung der fachlichen Betreuung an der Verschiedenartigkeit der zu Betreuenden scheitern muß. In dieser Funktion sind die Fachgruppen naturgemäß aber Interessentengruppen, die durchaus subjektiv zu einer Willensbildung kommen müssen. In dieser ihrer Eigenart können sie wohl die Ansichten der in ihrer Gruppe Organisierten zum Ausdruck bringen, sie sind aber nicht befähigt und auch nicht berufen, die verantwortliche politische Wirtschaftsführung objektiv zu beraten (vergl. den einleitenden Hinweis auf die Errichtung von Fachgruppen durch die Industrie- und Handelskammer zu Danzig. Anm. d. Redaktion). Aus dieser Tatsache ergibt sich die dringende Notwendigkeit, die fachliche Zusammenfassung der Wirtschaft durch eine bezirklich-regionale zu ergänzen, wie sie die Industrie- und Handelskammern darstellen, in denen die Gesamtwirtschaft zusammengeführt wird, um an dieser Stelle einen Ausgleich der in der Wirtschaft unvermeidbar widerstreitenden Interessen zu schaffen.

Es ist einmal gesagt worden: „Die Industrie- und Handelskammern seien vorweggenommener Nationalsozialismus.“ Das ist gewiß richtig. Sie haben die Aufgabe, dafür zu sorgen, daß alles, was in der Wirtschaft geschieht, letzten Endes dem Gemeinnutz dient. In seinem Vortrag auf dem Reichsparteitag in Nürnberg hat der nationalsozialistische Wirtschaftspolitiker Bernhard Köhler zutreffend ausgeführt, daß der Grundsatz „Gemeinnutz vor Eigennutz“ nicht etwa, wie es oft geschehe, dahin auszulegen sei, daß die Wirtschaft auf Wahrnehmung ihrer berechtigten Interessen zu verzichten habe. Den Gemeinnutz bestimme in der großen Linie die politische Staatsführung, den von ihr aufgestellten Grundsätzen habe sich die Wirtschaft unterzuordnen und ihr Tun und Lassen im Rahmen dieser Grundsätze zu gestalten, innerhalb dieser Grundsätze aber arbeite sie selbstverständlich nach Eigennutz. Auf unsere Kammerarbeit angewandt, dürfen wir wohl sagen: „Hätte der nationalsozialistische Staat die Industrie- und Handelskammern nicht vorgefunden, er hätte sie schaffen müssen.“

Die Industrie- und Handelskammern sind auch nicht Einrichtungen neueren Datums. Sie können auf auf ein über hundertjähriges Bestehen zurückblicken. Bereits das alte Deutschland verfügte über ein hoch entwickeltes Kammerwesen, das zum größten Teil als ein durchaus gesunder Versuch zur Herbeifüh-

rung einer organischen Ordnung angesehen werden konnte. Die Kammern haben daher auch ihre Anerkennung im nationalsozialistischen Staate gefunden. Der Leiter des Amts für ständischen Aufbau innerhalb der Partei, Herr Dr. Frauendorfer, hat erst kürzlich zum Ausdruck gebracht, daß die Industrie- und Handelskammern stets der gegebene Platz waren, in unparteiischer Weise die Interessen der Gesamtheit zu fördern, soweit es notwendig war, Uebergriffe einzelner abzustellen und für eine Atmosphäre zu sorgen, die die Voraussetzung für das Gedeihen der Gesamtwirtschaft darstellte. Auf Grund dieser ihrer bedeutungsvollen Arbeit sind die Kammern mit dem Charakter einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft ausgestattet, was für sie auch die Verpflichtung bedeutet, bei ihren Arbeiten die größtmögliche Sachlichkeit walten zu lassen. So sind die Industrie- und Handelskammern als Vertretung der Gesamtwirtschaft ihres Bezirkes den nicht alle Unternehmungen umfassenden Gruppen gegenübergestellt. Die Gruppen sind lediglich berufen, im Rahmen des Wirtschaftszweiges, für den sie errichtet sind, Erklärungen abzugeben; darin beruht die Stärke jeder Gruppe. Andererseits ergibt sich daraus aber auch die Verpflichtung der Industrie- und Handelskammern, bei ihrer Urteilsbildung im Sinne eines gerechten Ausgleiches der Interessen auf diese Willensträger einzelner Wirtschafts- und Gewerbezweige weiteste Rücksicht zu nehmen. Aus diesem klaren Umriß der Aufgabenteilung der fachlichen und bezirklichen Gliederung muß erkannt werden, daß es, wie ich ausdrücklich betonen möchte, einen Gegensatz zwischen den Fachgruppen und den Industrie- und Handelskammern (vergl. den einleitenden Hinweis auf die Errichtung von Fachgruppen durch die Industrie- und Handelskammer zu Danzig. Anm. d. Redaktion.) nicht geben kann, daß sie sich vielmehr gegenseitig ergänzen. Auch ist es nicht richtig, wie oft irrtümlich angenommen wird, daß die Industrie- und Handelskammern durch die zwangsweise Zusammenfassung der gewerblichen Wirtschaft in Fachgruppen irgendwie an ihrem Aufgabengebiet verloren haben. Das strikte Festhalten am Wesen des Kammergedankens, aus der Vielzahl der einzelnen fachlichen Willensbildung eine einheitliche Willensäußerung des Kammerbezirks zu gestalten, gibt der Kammer erst die Geschlossenheit und damit ihrem Urteil die nötige Stoßkraft. Im Interesse dieses Gedankens wird es die Kammer daher stets ablehnen müssen, sich in die rein fachliche Betreuung der Wirtschaft einzumischen; die Industrie- und Handelskammern sind Vertretungen der Gesamtwirtschaft und haben im Rahmen dieser Vertretung die Verpflichtung, im Interesse der Gesamtwirtschaft zu urteilen und zu arbeiten."

Lehrvertrag für gewerbliche Lehrlinge in Industriebetrieben

Die Verordnung zur Errichtung der Industrie- und Handelskammer vom 28. 7. 1934 sieht in § 2 Ziffer 2 vor, daß die Industrie- und Handelskammer befugt ist, Anstalten, Anlagen und Einrichtungen, die die Förderung der Industrie und des Handels sowie die technische und geschäftliche Ausbildung, die Erziehung und den sittlichen Schutz der darin beschäftigten Gehilfen und Lehrlinge bezwecken, zu begründen, zu unterhalten und zu unterstützen.

Nachdem die Industrie- und Handelskammer auf Grund dieser Ermächtigung bereits im Sommer d. Js. im Einvernehmen mit dem Amt für Berufserziehung in der D. A. F. ein Vertragsmuster für kaufmännische Lehrlinge veröffentlicht hat, ist nunmehr auch ein entsprechendes Lehrvertragsmuster für gewerbliche Lehrlinge in Industriebetrieben ausgearbeitet worden. Der Lehrvertrag für gewerbliche Lehrlinge in Industriebetrieben, der wiederum im Einvernehmen mit dem Amt für Berufserziehung in der D. A. F. verfaßt worden ist, schließt sich in seiner äußeren Form an den bereits veröffentlichten Musterlehrvertrag für kaufmännische Lehrlinge an, enthält aber eine Reihe von Bestimmungen, die durch die Besonderheiten der gerwerblichen Lehre bedingt wurden. Für die Fassung dieser abweichenden Bestimmungen ist der bereits im Deutschen Reich allenthalben eingeführte Einheitslehrvertrag für gewerbliche Lehrlinge in nichthandwerklichen Betrieben Richtschnur gewesen.

In diesem gewerblichen Lehrvertrag sind nunmehr alle die Ausbildung des zukünftigen Facharbeiters im Betriebe betreffenden Fragen in einer den Erfordernissen unserer Zeit voll entsprechenden Weise geregelt worden. Der Danziger Industrie wird empfohlen, beim Abschluß von Lehrverträgen für gewerbliche Lehrlinge dieses neue Vertragsmuster einheitlich anzuwenden.

Der Lehrvertrag sieht im **§ 1** vor, daß die Lehrzeit drei aufeinander folgende Jahre dauert. Die ersten drei Monate gelten als Probezeit, innerhalb welcher der Lehrvertrag beiderseits ohne Kündigungsfrist gelöst werden kann. Eine Verlängerung der dreimonatlichen Probezeit ist unzulässig (§ 127b Abs. 1 GewO.).

Der Paragraph enthält ferner die Vorschrift, daß der Lehrherr die Lehrzeit mit Zustimmung des gesetzlichen Vertreters um höchstens ein halbes Jahr kürzen kann, wenn durch besondere, der Industrie- und Handelskammer nachzuweisende Leistungen des Lehrlings das Lehrziel schon vor dem vertraglichen Ende der Lehrzeit als voll erreicht angesehen werden kann. In geeigneten Fällen kann mit Einwilligung des zuständigen Gesellenprüfungsausschusses eine frühere Beschäftigung im Lehrberuf auf die Lehrzeit angerechnet werden. Der Lehrherr hat andererseits das Recht, die Lehrzeit zu verlängern, wenn der Lehrling im ganzen mehr als $^1/_{10}$ der vereinbarten Lehrzeit im Betriebe gefehlt hat.

§ 2 des Lehrvertrages legt die Pflichten des Lehrherrn fest. Danach ist der Lehrherr verpflichtet, für die Ausbildung und das Wohl des Lehrlings zu sorgen, insbesondere:

1. den Lehrling in den in seinem Betriebe vorkommenden Arbeiten seines Berufes dem Ziel der Ausbildung entsprechend zu unterweisen und ihm Gelegenheit zu geben, sich die für den Beruf erforderlichen Fertigkeiten und Kenntnisse anzueignen und nach seinen Fähigkeiten ein tüchtiger Geselle zu werden;
2. die Zahl der Lehrlinge in einem angemessenen Verhältnis zu der Zahl der beschäftigten Gehilfen zu halten und sich hinsichtlich der Angemessenheit der Entscheidung des Präsidenten der Industrie- und Handelskammer zu Danzig zu unterwerfen;

3. den Lehrling stets auf die Pflichten gegenüber Staat und Gemeinschaft hinzuweisen, ihn in diesem Geiste zu erziehen und ihn zur Treue, Ehrbarkeit und Arbeitsamkeit anzuhalten;
4. den Lehrling anzuhalten, die Berufsschule zu besuchen, den Besuch der Berufsschule als Arbeitszeit anzuerkennen und dem Lehrling die zum Besuch der Berufsschule erforderliche Zeit auch dann zu gewähren, wenn der Lehrling nach Vorbildung oder Alter nicht mehr schulpflichtig ist.

   Gewerbetreibende, die dieser Vorschrift zuwiderhandeln (§ 127 Abs. 1 GewO. in Verbindung mit §§ 120 und 139 Abs. 2 GewO.), werden mit Geldstrafe bis zu 40,— G und im Unvermögensfalle mit Haft bis zu drei Tagen für jeden Fall der Verletzung des Gesetzes bestraft (§ 150 Abs. 1 Ziffer 4 GewO.).
5. den Lehrling mit anderen nicht zu seiner beruflichen Ausbildung dienenden Arbeiten nicht zu beschäftigen. Zugelassen sind Nebenleistungen, soweit sie mit dem Wesen der Ausbildung vereinbar sind (z. B. Reinhaltung des Arbeitsplatzes, -geschäfts, notwendige Botengänge);
6. den Lehrling — sofern für den betreffenden Gewerbezweig obligatorische Prüfungen bestehen — nach Ablauf der Probezeit unverzüglich zur Eintragung in die Lehrlingsrolle der Industrie- und Handelskammer zu Danzig anzumelden und bei Auflösung des Lehrverhältnisses wieder abzumelden;
7. den Lehrling zur Ablegung der Gesellenprüfung bei der Industrie- und Handelskammer zu Danzig anzuhalten und ihm die zur Wahrnehmung der Prüfungstermine erforderliche Zeit zu gewähren;
8. bei Aufnahme in die häusliche Gemeinschaft des Lehrherrn den Lehrling entsprechend den Richtlinien des Senats der Freien Stadt Danzig vom 19. 1. 1935 (Staatsanzeiger Teil II Nr. 6 S. 39 (4) angemessene, gesunde und saubere Unterkunft und ausreichende Kost zu gewähren.

Der Lehrherr ist verpflichtet, die Durchführung dieser Aufgaben einem geeigneten Vertreter zu übertragen, sofern er nicht selbst hierzu in der Lage ist (§ 127 Abs. 2 GewO.). Personen, die nicht im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte sind, dürfen zur Ausbildung von Lehrlingen nicht verwandt werden (§ 126 GewO.).

Verletzt der Lehrherr die gesetzlichen Pflichten gegen die ihm anvertrauten Lehrlinge, so wird er mit Geldstrafe bis zu 300 Gulden und im Unvermögensfalle mit Haft bis zu 4 Wochen bestraft (§ 48 Abs. 9 GewO.), soweit nicht nach anderen Strafbestimmungen eine höhere Strafe eintritt.

(Fortsetzung folgt.)

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer

Danziger Wertpapiere.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G)

	4. 11. 35	5. 11. 35	6. 11. 35	7. 11. 35	8. 11. 35	9. 11. 35
Festverzinsliche Wertpapiere:						
a) einschließlich der Stückzinsen:						
5 % Roggenrentenbriefe (1 Ztr. Roggen)	—	—	—	—	—	—
7 % Danziger Stadtanleihe 1925 (£ = 25 G)	—	—	—	—	—	—
6½ % Danziger Staats- (Tabakmonopol) Anleihe (£ = 25 G)	—	—	—	—	—	—
b) ausschließlich der Stückzinsen:						
4 % Danziger Schatzanweisungen	—	75½ bez. G.	76 bez. G.	76½ bez. G.	77 bez.	77 bez.
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypothekenbank, Kommunalschuldverschreibungen	—	—	—	—	—	—
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1—9	50 rept. G.	50 rept. G.	—	50 bez. B.	—	—
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 10—18	—	—	—	50 bez.	50 bez. G.	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 19—26	—	—	—	50 bez.	—	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 27—34	—	—	—	49½ bez.	—	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 35—42	—	—	49 bez.	—	—	49 bez. G.
4 % (bisher 6 % Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1	—	—	—	—		—
Aktien:					—	—
Bank von Danzig	—	86 bez.	86 bez.	—	—	
Danziger Privat-Aktien-Bank	—	—	—	—	—	—
Danziger Hypothekenbank	—	—	—	—	—	—
Zertifikate der Danziger Tabak-Monopol A.-G	—	—	—	—	—	—

Preisnotierungen für Getreide an der Danziger Börse.

Vom 4. bis 9. November 1935. Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Zeit	Für 100 kg frei Waggon Danzig															
	Weizen	Roggen	Gerste	Futtergerste	Hafer	Viktoria-Erbsen	grüne Erbsen	kleine Erbsen	Wicken	Ackerbohnen	Blaumohn	Gelbsenf	Peluschken	Roggenkleie	Buch-Weizen
4. 11. 35	nicht notiert														
5. 11. 35															
6. 11. 35	130 Pfd. 18 75 bis 19,— G	13 50 G	feine ohne Handel; mittel lt. Muster 15.— bis 15,50 G; 114/5 Pfd. 14.85 G; 110 Pfd. 14,60 G; gal.-wolhyn. 13 75 G	—	15 — bis 17,— G	25 — bis 32,— G	29.— bis 24,— G	—	21,— bis 23,— G	19 — G	58,— bis 61,— G	ohne Handel	24,— bis 27,— G	—	14,75 bis 15,50 G
7. 11. 35	nicht notiert														
8. 11. 35															
9. 11. 35															

Danzig

Britische Industrie-Messe 1936.

Die nächstjährige Britische Industrie-Messe wird in der Zeit vom 17. bis 28. Februar 1936 in London und Birmingham stattfinden.

Um auch Danziger Interessenten die Möglichkeit zu geben, diese interessante Ausstellung zu besuchen, hat sich die United Baltic Corporation Ltd. London bereit erklärt, für Besucher dieser Messe die gegenwärtigen Passageraten bedeutend zu reduzieren. Auf den Fahrpreis von £ 9.6.8 (Kabinenklasse einschließlich Verpflegung) wird ein Rabatt von 25 % gewährt, sodaß die einfache Reise £ 5.5.0 kostet.

Die Abfahrt von Danzig geschieht am zweckmäßigsten mit Dampfer „Baltonia" (4000 Tons) am 6. bezw. 20. Februar mit Eintreffen in London am 10. bezw. 24., während die Rückreise von London am 27. mit Eintreffen in Danzig bezw. Gdynia am 2. März erfolgen könnte.

Eingang von Ausfuhrgütern auf dem Bahnwege

Berichtsdekade vom 1. bis 10. November 1935

Bezeichnung des Gutes	Danzig																	
	Leege Tor		Olivaer Tor		Neufahrwasser Freibezirk		Neufahrwasser Zollinland		Weichselbahnhof		Strohdeich		Kaiserhafen		Holm		Troyl	
	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.
Kohlen	114	1970	23	197	154	3685	14	270	576	12205	8	130	1180	22720	2	30	1259	25189
Holz	10	155	11	200	86	1409	47	737	23	370	135	2354	268	4491	183	3236	6	96
Getreide, Saaten	410	6159	6	140	8	123	191	2858	138	2079	1	15	175	2673	311	4696	—	—
Zucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Naphtha	11	141	2	30	—	—	2	20	16	237	—	—	—	—	—	—	15	227
Rübenschn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Melasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mehl	7	100	5	90	—	—	31	475	2	30	—	—	—	—	5	75	—	—
Salz	4	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Häute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eier	8	46	1	15	—	—	—	—	—	—	2	21	—	—	—	—	—	—
Zement	2	30	5	130	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisen, Maschinen	19	330	11	205	—	—	21	307	42	734	1	12	—	—	—	—	129	2202
Versch. Güter	130	1590	130	1375	16	217	78	1116	58	868	2	30	17	297	18	270	71	1041
Cellulose	—	—	—	—	1	15	—	—	1	17	—	—	—	—	—	—	—	—
Vieh, Pferde	31 Wagg.	261 Stck.	—	—	—	—	8 Wagg.	109 Stck.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Danziger Gewerbetreibende, unterstützt den Danziger Luftschutzbund!

Schiffahrt

Frachtraten ab Danzig.

(Mitte November 1935.)

Die Raten sind, sofern nichts anderes vermerkt, in engl. Schillingen angegeben, und zwar nach engl., skandinavischen und finnischen Häfen in Papierschilling, nach französischen und belgischen Häfen in Goldschilling.

Holz:

D. B. B.:

Nach	Boness	28/— bis 30/—	pro	Standard
„	Leith	28/— bis 30/—	„	„
„	Grangemouth	28/— bis 30/—	„	„
„	Tyne	32/— bis 34/—	„	„
„	Sunderland	35/—	„	„
„	West Hartlepool	3 /—	„	„
„	Hull	32/—	„	„
„	London	30/—	„	„
„	Grimsby	32/—	„	„
„	Southampton	36/—	„	„
„	Bristol	42/—	„	„
„	Cardiff	41/—	„	„
„	Swansea	43/—	„	„
„	Birkenhead	40/—	„	„
„	Liverpool	39/— bis 40/—	„	„
„	Garston	44/— bis 44/6	„	„
„	Manchester	39/— bis 40/—	„	„
„	Preston	41/—	„	„
„	Belfast	47/6	„	„
„	Dublin	52/6	„	„
„	Cork	50 —	„	„
„	Dünkirchen	22/— bis 24/—	„	„
„	Le Havre	23/— bis 25/—	„	„
„	Rouen	25/—	„	„
„	Bordeaux	26/— bis 29/—	„	„
„	Antwerpen	21/—	„	„
„	Gent	21/—	„	„
„	Amsterdam	12.— bis 13.— Hfl.	„	„
„	Rotterdam	13.— Hfl.	„	„
„	Bremen	25.— Rm.	„	„

Kiefernschwellen:

Nach	Boness	9/—	pro	load
„	Leith	9/— bis 10/—	„	„
„	Grangemouth	9/— bis 10/—	„	„
„	Tyne	10/— bis 10/6	„	„
„	Sunderland	11/—	„	„
„	West Hartlepool	10/—	„	„
„	Hull	10/—	„	„
„	London	11/—	„	„
„	Grimsby	10/6	„	„
„	Southampton	10/6	„	„
„	Birkenhead	11/— bis 13/—	„	„
„	Garston	12/— bis 14/—	„	„
Nach	Dublin	13/—	pro	load
„	Dünkirchen	8/— bis 8/6	„	„
„	Rouen	8/6	„	„
„	Bordeaux	9/6 bis 10/—	„	„
„	Antwerpen	7/9	„	„
„	Gent	8/—	„	„

Eichenschwellen:

Nach	Dünkirchen	9/— bis 10/—	pro	load
„	Rouen	9/6	„	„
„	Bordeaux	10/6 bis 11/6	„	„
„	Antwerpen	8/9	„	„
„	Gent	8/—	„	„

Grubenholz:

Nach	Boness	28/—	pro	Fad.
„	Grangemouth	28/—	„	„
„	Tyne	34/—	„	„
„	Sunderland	35/—	„	„
„	West Hartlepool	32/—	„	„
„	Hull	32/—	„	„
„	Grimsby	32/—	„	„
„	Cardiff	40/—	„	„
„	Dünkirchen	22/— bis 24/—	„	„
„	Rouen	25/—	„	„
„	Bordeaux	26/—	„	„
„	Antwerpen	21/—	„	„
„	Gent	21/—	„	„

Rundholz hart, bis 12 m lang:

Nach	Dünkirchen	9/—	pro	cbm
„	Rouen	10/—	„	„
„	Bordeaux	11/6	„	„
„	Antwerpen	8/—	„	„
„	Gent	8/6	„	„
„	Rotterdam	Hfl. 6.—	„	„
„	Bremen	RM. 10.—	„	„

Rundholz weich, bis 12 m lang:

Nach	Dünkirchen	8/—	pro	cbm
„	Rouen	9/—	„	„
„	Bordeaux	10/6	„	„
„	Antwerpen	7/6	„	„
„	Gent	7/6	„	„
„	Rotterdam	Hfl. 5.50	„	„
„	Bremen	RM. 9.—	„	„

Eichene Stäbe:

Nach	Dünkirchen	11/—	pro	t
„	Rouen	12/—	„	„
„	Bordeaux	14/—	„	„
„	Antwerpen	8/—	„	„
„	Gent	9/—	„	„
„	Rotterdam	Hfl. 6.—	„	„
„	Bremen	RM. 10.—	„	„

Kohle nach: pro t

	(10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000)
Oslofjord .	7/—	6/3	5/9	5/3	4/9
Gothenburg					
Helsingborg					
Malmö . . .					
Karlskrona .	ca. 5/6	ca. 5/—	ca. 4/6	ca. 4/3	ca. 4/-
Norrköping					
Oxelösund .					
Stockholm .					
Västeras . .	ca. 6/6	ca. 6/—	ca. 5/6	ca. 5/3	—
Skutskär .					
Gefle . . .					
Norrsundet					
Hernösand .	ca. 6/—	ca. 5/6	ca. 5/—	ca. 4/9	ca. 4/6
Pitea . . .					
Stugsund .					
Swanö . .					
Wiborg . .					
Kotka . . .					
Helsingfors					
Ekenäs . .	ca. 6/—	ca 5/3	ca. 4/9 b. 5/—	ca. 4/6	—
Pargas . . .					
Lovisa .					
Abo					
Mäntyluoto .					
Windau . .	ca. 6/—	ca. 5/3	ca. 4/9	ca. 4/6	—
Memel . . .					
dän. Häfen	6/—	5/—	4/6	4/3	—
holl. Häfen	8/—	6/9	5/9	5/3	5/—
belg. Häfen	7/—	5/9	4/9	4/3	4/—
Dieppe . . .					
Fécamp . .	31 frs.	29 frs.	26 frs.	24 frs.	—
Le Havre . .					
Rouen . .	32 frs.	30 frs.	27 frs.	25 frs.	—
Caën . . .					
Bordeaux .	—	34 frs.	32 frs.	30 frs.	—
Bayonne . .	—	35 frs.	33 frs.	31 frs.	—
West-Italien	—	—	—	14/—	13/6
Ost-Italien .	—	—	—	15/—	14/6

Zucker:

	(10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000)
Riga . . .	8/—	7/6	7/—	6/—	—
Reval . . .	8/—	7/6	7/—	6 —	—
London . .	9/—	8/6	8/—	7/6	7/—
Hull	9/—	8/6	8/—	7/6	7/—

Getreide:

Gerste nach:	10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000
Antwerpen	4/—	3/10½	3/9	3/6	—
Rotterdam .	Hfl. 2,60	Hfl. 2,50	Hfl. 2,40	Hfl. 2,35	Hfl. 2,30
London . .	8/3	8/—	7/9	7/6	7/3
Riga . . .	7/6	7/—	6/6	6/—	—
Reval . . .	7/6	7/—	6/6	6/—	—
Dänemark .	Kr. 5 50	5 —	—	—	—
Hafer nach:					
London . .	8/9	8/6	8/3	8/—	—
Riga	8/—	7/6	7/—	6/6	—
Reval . . .	8/—	7/6	7/—	6/6	—

Hülsenfrüchte pro to.

Dünkirchen	10/—	—	—	—	—
Rouen . . .	11/—	—	—	—	—
Nantes . . .	12/—	—	—	—	—
Bordeaux .	12/—	—	—	—	—
Leith . . .	12/—	—	—	—	—
Grangemouth	13/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 7,—	—	—	—	—

Saaten:

Klee nach: pro to

Dünkirchen	12/—	—	—	—	—
Rouen . . .	13/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—
Leith . .	15/—	—	—	—	—
Grangemouth	16/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 10/—	—	—	—	—

Timotee nach: pro to

Dünkirchen	12/—	—	—	—	—
Rouen . . .	13/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 10/—	—	—	—	—

Esparsette nach: pro to

Dünkirchen	12/—	—	—	—	—
Rouen . . .	13/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14 —	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 10/—	—	—	—	—

Holzteer (in Fässern):

Dünkirchen	10/—	Deckverladung vorbehalten
Rouen . . .	11/—	
Nantes . . .	13/—	
Bordeaux .	13/—	
Leith . . .	14/—	
Grangemouth	15/—	
Amsterdam	Hfl. 6,—	

Der Danziger Seeverkehr im Oktober 1935.

dp. Im Oktober d. Js. sind in den Danziger Hafen eingelaufen 398 Schiffe von zusammen 264274 NRT. Hiervon waren beladen 160 Fahrzeuge von zusammen 113533 NRT. Den Danziger Hafen haben im gleichen Zeitraum verlassen 383 Schiffe von zusammen 266464 NRT. Hiervon waren beladen 353 Fahrzeuge von zusammen 240977 NRT.

Der Eingangstonnage nach stand im Oktober d. Js. Deutschland mit 64843 NRT. an erster Stelle. Es folgten Dänemark mit 51633 NRT., Schweden mit 50078 NRT., Norwegen mit 25430 NRT., Polen mit 18772 NRT., England mit 14546 NRT., Finnland mit 13815 NRT., Lettland mit 6492 NRT. Außerdem waren vertreten die Flaggen von Holland, Frankreich, Estland, Danzig, Griechenland, Panama und der Türkei.

In den ersten 10 Monaten 1935 hat der Hafeneingang 3738 Fahrzeuge von zusammen 2337465 NRT., der Hafenausgang 3753 Schiffe von zusammen 2355256 NRT., umfaßt. Gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres hat sich der Schiffseingang um 342 Fahrzeuge von zusammen 243357 NRT., der Schiffsausgang um 349 Fahrzeuge von zusammen 238110 NRT. verringert.

Der Schiffsverkehr in Memel

zeigt im September des laufenden und des vergangenen Jahres folgendes Bild:

	September 1935		September 1934	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Eingang	97	53484	92	55614
Ausgang	100	57534	92	57220

In den ersten 9 Monaten d. Js. liefen in den Hafen von Memel insgesamt 922 (September 1934: 785) Schiffe mit einem Raumgehalt von 528491 (480253) NRT. ein.

Aufgelegte Tonnage in Schweden.

Nach Mitteilung des schwedischen Reederverbandes waren Anfang November nur noch 34 Schiffe von rd. 96000 t d. w. aufgelegt gegen 40 Fahrzeuge von 111000 t d. w. zu Anfang Oktober. Zu Beginn des November vorigen Jahres lagen 64 Schiffe mit 101000 t d. w. auf. Die Auflegungen sind gegenwärtig am größten in der Gruppe von Fahrzeugen zwischen 100

bis 999 BRT., in der sie 14 Stück betragen gegen 15 Stück im vorigen Monat. In der Gruppe von 1000 bis 1999 BRT. ist die Zahl der Auflegungen seit dem vorigen Monat von 14 Stück auf 9 Stück zurückgegangen, in den höheren Größenklassen sind kaum wesentliche Veränderungen eingetreten.

Starke Steigerung des Frachtenindex.

Svenska Handelsbankens Frachtenindex zeigt im Oktober im Vergleich zu den Vormonaten die folgende Entwicklung:

	Okt. 1934		Sept. 1935		Okt. 1935	
	Kr.	Gold	Kr.	Gold	Kr.	Gold
Generalindex	103	57	100	56	110	62
Eingehende Frachten	85	48	88	49	98	55
Ausgehende Frachten	120	67	112	63	123	68
Kohlefrachten . . .	75	42	78	44	89	50
Getreidefrachten . .	96	53	98	55	107	60
Holzfrachten	108	60	107	60	116	65
Zellulosefrachten . .	133	74	116	65	129	72

Die starke Erhöhung der Frachten, die durchgängig bei sämtlichen Gruppen zu bemerken ist, hängt zweifellos mit den Einwirkungen des italienisch-abessinischen Konflikts auf die Tonnage und den Welthandel zusammen. Bereits Ende September hatten sich die Frachten für Gebreide und Kohle zu steigern begonnen.

Gründung einer neuen Schiffahrtsgesellschaft in Oslo.

In das Handelsregister wurde als neue Reederei die A. O. Andersen Shipping Company A/S, Oslo, eingetragen. Das Aktienkapital beträgt 900 000 Kr.

Rückgang der aufgelegten Tonnage in Norwegen.

Im Oktober 1935 ist wiederum ein bemerkenswerter Rückgang der aufgelegten Tonnage eingetreten. Am 1. 11. 35 betrug die Anzahl der aufgelegten norwegischen Schiffe 41 mit 202 750 t d. w. gegen 64 Schiffe mit 355 610 t d. w. am 1. 10. 35. Darunter befanden sich nur noch 16 Tankschiffe mit 153 155 t d. w. gegen 30 Tankschiffe mit 290 145 t am 1. 10. 35. Nicht mit eingerechnet sind Walfang- und in Reparatur befindliche Schiffe.

Starke Veränderungen der dänischen Frachtraten im September 1935.

Der von der Statistischen Abteilung berechnete Frachtindex (Durchschnitt Januar bis März 1935 = 100) zeigt vom August zum September 1935 eine Steigerung von 98,2 auf 99,8 und liegt damit nur noch um einen Punkt unter der entsprechenden Vorjahrsziffer (100,8). Die Steigerung des Gesamtindex überdeckt jedoch sehr bedeutende Veränderungen der verschiedenen Frachtraten, die im Gefolge der unsicheren politischen Lage eingetreten sind. So liegen zum Beispiel alle Kohlenfrachten ganz wesentlich höher als im vorhergehenden Monat. Die Frachtsätze aus dem Osten sind sogar noch stärker angestiegen. Dagegen sind die Sätze nach Westindien und die transatlantischen Zeitchartersätze niedriger als im August 1935.

Unbefriedigendes Ergebnis der Linie Stockholm—Riga.

Die von der Svea-Reederei mit staatlicher Unterstützung betriebene Linie Stockholm—Riga hat bisher ein wenig befriedigendes Ergebnis erzielt. Besonders in den letzten Wochen ist der Verkehr weiter stark zurückgegangen, so daß die Gesellschaft sich jetzt gezwungen gesehen hat, die bisher wöchentliche Verbindung in beiden Richtungen in eine solche mit 14tägiger Unterbrechung umzuwandeln.

Verstaatlichung der Schiffahrts-Linie Åbo—Stockholm?

Generaldirektor Jokinen von der Finnischen Schiffahrtsverwaltung erklärt in einem Interview in „Sjöfarts Nyheter", daß es seiner Ansicht nach vorteilhaft ist, wenn der Staat die Schiffahrts-Linie Åbo—Stockholm übernehme. Die gegenwärtig auf dieser Linie eingesetzte veraltete Tonnage zwinge den Staat, in den Eismonaten allein für die Aufrechterhaltung dieser für den finnischen Post- und Reiseverkehr wichtigen Linie 2 Eisbrecher ständig einzusetzen.

Leningrader Holzexport.

Der Seehandel der UdSSR. zielt darauf ab, daß Sowjetwaren, selbst wenn sie Schiffe anderer Spediteure benutzen, unter Sowjetflagge schwimmen. Der Erfolg dieser Bemühung ist aus den statistischen Nachrichten der Sowjets über den Holztransport ersichtlich. 1934 waren nur 3,8 % der Sowjetholz ausführenden Schiffe mit der Sowjetflagge versehen, 1935 waren es bereits an 40 %. In den abgelaufenen Monaten dieses Jahres wurden auf diese Weise insgesamt 80 Schiffe verladen. Aehnlich verhält es sich auch bei der Beförderung anderer aus UdSSR. exportierter Waren und im Leningrader Hafen stehen 70 % sämtlicher Handelsschiffe unter Sowjetflagge. Die Erklärung dieser Erscheinung basiert auf der Organisation der Sowjetausfuhr. Die Schiffe für den Holztransport werden nicht vom Käufer, sondern vom Verkäufer, demnach also von UdSSR. gechartert.

UdSSR. hat damit einschneidend in die bisherige Aufteilung der Sowjetausfuhr unter die übrigen Spediteure eingegriffen. Die einzelnen Staaten fühlen sich dadurch verkürzt, wenn sie auch vielleicht anerkennen, daß UdSSR. nicht vorgeschrieben werden kann, welche Schiffe es für seine Ausfuhr benutzen soll. Mit dieser Frage hat sich auch die Baltic and International Maritime Conference befaßt, die in ihren regelmäßigen Monatsberichten empfiehlt, daß die Abnehmer von Sowjetholz die Käufe fob und keinesfalls cif abschließen sollen. Damit würden sie eine größere Freiheit in der Wahl der Schiffe erlangen als bisher In dem Bericht wird auch darauf aufmerksam gemacht, daß es notwendig sein wird, die Interessen der übrigen Staaten in ähnlicher Weise zu schützen,

wie dies England tut, das sich in seinem Handelsabkommen mit der UdSSR. ausbedungen hat, daß wenigstens 50 % des nach England gelieferten Sowjetholzes durch englische Schiffe befördert werden muß.

Dieses Vorgehen der Sowjets im Transport ist ein anschauliches Beispiel dafür, wie eifersüchtig einzelne Staaten den Ursprung ihrer Waren überwachen, selbst wenn es sich nur um die Handelsflagge handelt, unter welcher die Ware ausgeführt wird.

Regelung der Holzfrachtfahrt in der Ostsee.

Nach Meldungen aus Amsterdam ist der Entwurf zur Regelung der Holzfrachten von den Ostseehäfen erschienen. Es ist ein Schriftstück mit ins einzelne gehenden Angaben und Ziffern für jeden Schiffstyp und jeden Hafen, wobei selbst das Tempo des Ladens und Löschens berücksichtigt worden ist. Der Entwurf bedarf noch der Annahme durch die Reederei-Organisationen der verschiedenen Länder, die an der Ostsee-Holzfrachtfahrt beteiligt sind. Diese Annahme dürfte nach den langwierigen Vorverhandlungen gesichert sein.

Der Schiffsverkehr in Rotterdam.

Der Schiffsverkehr in Rotterdamm ist im September bemerkenswert zurückgegangen. Im wesentlichen ist dies auf die rückläufige Einfuhr zurückzuführen, obwohl saisonmäßig eine Steigerung zu erwarten gewesen wäre. Dasselbe trifft auch auf Amsterdam zu. Man macht sich größere Sorgen um diese Erscheinung, zumal der Verkehr in den belgigischen und auch in den deutschen Häfen einen dauernden Anstieg aufweist.

Staatskredite für die belgische Schiffahrt.

Der belgische Ministerrat hat beschlossen, einen Kredit von 264 Mill. Fr. für Schiffahrtszwecke zur Verfügung zu stellen. Dieser Kredit soll auf 3 Jahre verteilt werden, und zwar sollen 104 Mill. für die staatliche Schiffahrt und 160 Mill. für die Handelsschiffahrt bestimmt werden.

Für die Handelsmarine ist zunächst für 1936 ein Betrag von 54 Mill. vorgesehen. Die Reeder sollen zu außerordentlich günstigen Bedingungen für Neubauzwecke Beträge aus diesem Fonds erhalten. Diese Pläne stehen naturgemäß im engsten Zusammenhang mit den Maßnahmen der Belgischen Regierung gegen die Arbeitslosigkeit und zur Wiederbelebung der Werften und der damit zusammenhängenden Industriezweige.

Der Genter und Brüsseler Hafen im Oktober.

Der Antwerpener Hafen weist im Monat Oktober eine Rekordziffer im Schiffsverkehr auf, während der Hafeneingang bei Brüssel und Gent eher rückläufige Tendenzen aufweist. Bei Gent spielt dabei offenbar eine Konkurrenz von Antwerpen eine gewisse Rolle, die versucht, bisher in Gent lokalisierten Massengüterumschlag an sich zu ziehen. Es liefen im Monat Oktober in den Genter Hafen 144 Schiffe mit einer Tonnage von 159 898 t ein gegen 158 Schiffe und 169 840 t im gleichen Monat des Vorjahres. Für die ersten zehn Monate des laufenden Jahres stellen sich die entsprechenden Ziffern auf 1445 Einheiten und 1 554 429 t gegen 1610 Einheiten und 1 728 110 t. Der Rückgang ist also nicht unbeträchtlich. In den Brüsseler Hafen sind im Oktober 60 Seeschiffe mit einer Tonnage von 28 291 t eingelaufen gegen 77 Schiffe und 38 292 t im gleichen Monat des Vorjahres. In den ersten zehn Monaten stellt sich im Vergleich zu der gleichen Zeit des Vorjahres der Rückgang bei 698 933 t auf 95 752 t, während die Schiffszahl eine Zunahme um 15 Einheiten auf 1454 Schiffe aufzuweisen hat. Der Binnenschiffahrtsverkehr ist im Brüsseler Hafen weiterhin gestiegen.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Antwerpen.

Im Laufe des Monats Oktober 1935 sind im Hafen von Antwerpen 1026 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 2 001 827 t angekommen gegenüber 895 Schiffen und 1 781 414 t im gleichen Monat des Vorjahres.

Während der ersten 10 Monaten des laufenden Jahres beträgt die Zahl der eingelaufenen Schiffe 9 148 mit einem Tonnengehalt von 18 062 122 t gegenüber 8 552 Schiffen und 17 091 844 t im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres. Die Zunahme für das laufende Jahr beträgt somit 596 Schiffe und 970 278 t.

Nachfolgende Staaten waren im Flaggenbild vertreten: Deutschland mit 199 Schiffen und 533 428 t, England 188 Schiffen und 482 741 t, Frankreich 62 Schiffen und 178 541 t, Norwegen 65 Schiffen und 148 658 t, Holland 147 Dampfer und 112 080 t, Belgien 50 Schiffen und 79 506 t.

Polen

Einfuhrsperre für italienische Waren ab 18. 11. 1935.

E. D. Die amtliche polnische Nachrichten-Agentur „PAT" erfährt aus dem Finanzministerium, daß die polnischen Zollämter vom 18. 11. 35 ab bis auf wei-

teres sämtliche Waren, die aus Italien oder den italienischen Besitzungen stammen, nicht mehr zur Einfuhr in das polnische Zollgebiet zulassen werden, und zwar unabhängig vom Versandorte solcher Waren. Ausgenommen sind diejenigen italienischen Waren, die spätestens am 17. 11. 35 zur Einfuhr in das polnische Zollgebiet aufgegeben werden.

Deutsches Reich — Ausland

Reichsdeutsche Vorschriften über die Zahlungen für Wareneinfuhr aus Polen und der Freien Stadt Danzig.

Der Leiter der Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung hat durch RE. Nr. 213/35 DSt. — 90/35 UeSt. im Anschluß an den RE. Nr. 26/35 DSt. — 6/35 UeSt. auf Grund des am 4. November 1935 mit Polen abgeschlossenen neuen Verrechnungsabkommens, das mit Wirkung vom 20. November ab vorläufig angewandt wird, ein Merkblatt über die Art und Weise der Zahlungen für die Wareneinfuhr aus dem Gebiet der Republik Polen und der Freien Stadt Danzig herausgebracht, das folgenden Wortlaut hat:

Mit Polen ist am 4. November 1935 ein Verrechnungsabkommen abgeschlossen worden, das mit Wirkung vom 20. November 1935 ab vorläufig angewandt wird. Nach dem Beitritt der Freien Stadt Danzig zu dem Abkommen gilt das Abkommen auch für Danzig.

Zahlungsvorschriften.

1. Polnische bzw. Danziger Waren sind stets in der unter Ziffer 2 angegebenen Art und Weise zu bezahlen, und zwar auch dann, wenn sie über ein drittes Land nach Deutschland gehandelt sind.

Polnische bzw. Danziger Waren im Sinne dieses Runderlasses sind solche Waren, die im Gebiet der Republik Polen bzw. der Freien Stadt Danzig erzeugt oder nach der deutschen Gesetzgebung als polnische bzw. Danziger Waren anzusehen sind.

2. Die Bezahlung für polnische bzw. Danziger Waren erfolgt folgendermaßen: Der deutsche Einführer zahlt den Kaufpreis zugunsten des polnischen bzw. Danziger Lieferanten in Reichsmark auf das bei der Deutschen Verrechnungskasse für die polnische Verrechnungsstelle geführte Sonderkonto. Als Verrechnungsstelle ist die Polnische Gesellschaft für Kompensationshandel (Zahan) vorgesehen.

3. Andere als polnische bzw. Danziger Waren dürfen nicht auf dem angegebenen Wege bezahlt werden.

Lieferungsbedingungen.

Auf Grund einer Vereinbarung der beiden Regierungen muß entgegen den allgemeinen Bestimmungen im Runderlaß Nr. 200/35 DSt. — 86/35 UeSt. Abschnitt I B die Einfuhr „frei deutsche Grenze unverzollt“ erfolgen. Infolgedessen können die Devisenbescheinigungen nur über diesen Grenzwert lauten. Die Erteilung von Abzweigungsbescheinigungen ist nur zur Bezahlung von Seefrachten an inländische Reedereien oder ausländische Agenten ausländischer Reedereien zulässig; die Erteilung sonstiger Abzweigungsbescheinigungen, z. B. zur Bezahlung des polnischen Frachtanteils an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bei der Beförderung auf dem Eisenbahnwege ist ausgeschlossen.

Umrechnungskurs.

Ist der Kaufpreis nicht in Reichsmark vereinbart, so muß er in Reichsmark umgerechnet werden. Die Umrechnung hat zu dem letztbekannten amtlichen Berliner Mittelkurs der betreffenden Währung zu erfolgen.

Kurs- und Zinsverluste.

Wenn der deutsche Einführer auf Grund einer besonderen Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien zur Vergütung der bei der Durchführung der Zahlung auf dem vorgeschriebenen Wege entstehenden Kurs- und Zinsverluste verpflichtet ist, so kann er diese nur auf dem gleichen Wege nachzahlen.

Post.

Durch Vermittlung der Post können unmittelbare Ueberweisungen nach Polen bzw. Danzig nicht erfolgen.

Schecks.

Die Versendung von Schecks ist unzulässig.

Wechsel.

Die Verwendung von Reichsmarkwechseln und von Valutawecheln ohne Effektivklausel zur Bezahlung polnischer bzw. Danziger Waren kann genehmigt werden.

Der Gegenwert des Wechsels darf nach dem Ausland ausschließlich auf dem oben angegebenen Wege überwiesen werden. Die Genehmigung darf deshalb nur unter der Voraussetzung erteilt werden, daß auf dem Wechsel oder einem damit verbundenen Blatt angebracht ist

a) der Vermerk: „Zahlbar im Wege des Verrechnungsabkommens mit Polens“,

b) die Nummer der Devisenbescheinigung, durch die die Versendung bzw. Aushändigung des Wechsels genehmigt ist.

Zum Inkasso kann der Wechsel von einer inländischen Bank ohne besondere Genehmigung übernommen werden. Die Bank kann die eingezogene Wechselsumme auch ohne besondere Genehmigung auf dem oben bezeichneten Wege an den ausländischen Wechselgläubiger überweisen.

Diskontieren darf eine inländische Bank den Wechsel nur mit Genehmigung einer Devisenstelle. Die Devisenstelle kann die Genehmigung zur Einräumung des Diskontkredits an den ausländischen Wechselgläubiger in der Regel erteilen. Ist die Diskontierung des Wechsels genehmigt, so darf die Bank den Gegenwert des Wechsels dem ausländischen Gläubiger ohne besondere Genehmigung überweisen. Die Zahlung des deutschen Wechselschuldners an die Bank ist als Zahlung eines Inländers an einen anderen Inländer keine genehmigungsbedürftige Handlung.

Devisenbescheinigungen zur Verwendung von Wechseln zur Bezahlung polnischer bzw. Danziger Waren sind nach Vordruck WE 3a zu erteilen.

Rembourse.

Die Inanspruchnahme von Rembourskrediten zur Bezahlung polnischer bzw. Danziger Waren ist unzulässig.

Zollabfertigung.

Nach einer in den nächsten Tagen ergehenden Bekanntmachung der Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung unterliegen alle Waren polnischen bzw. Danziger Ursprungs (vgl. Abschnitt „Zahlungsvorschriften“ Ziff. 1 Abs. 2) mit Wirkung vom 20. November 1935 ab dem Abfertigungsverbot, nach der Zweiten Durchführungsverordnung zum Gesetz über die Devisenbewirtschaftung vom 24. Juli 1935 (Reichgesetzbl. I S. 1046 und Deutscher Reichsanzeiger Nr. 172 vom 26. Juli 1935). Die zollamtliche Abfertigung solcher Waren zum freien Verkehr des deut-

schen Zollgebiets oder zu einem Vormerkverkehr in weiterem Sinne einschließlich des Zollsicherungsverkehrs ist nur dann zulässig, wenn bei der Abfertigung eine Devisenbescheinigung oder eine dieser gleichgestellte Urkunde vorgelegt wird.

Ein weiterer Runderlaß Nr. 214/35 DSt. — 91/35 UeSt. enthält folgende Bestimmungen über die Bezahlung von Nebenkosten, von Preisnachlässen, Rückvergütungen und Schadenszahlungen und über private Verrechnungsgeschäfte und ASKI auf Grund des neuen deutsch-polnischen Verrechnungsabkommens vom 4. November 1935.

I.

Zwischen der deutschen und der polnischen Regierung ist am 4. November 1935 ein Verrechnungsabkommen (Deutsch-Polnisches Verrechnungsabkommen) abgeschlossen worden, das mit Wirkung vom 20. November 1935 ab vorläufig angewendet wird. Unter die Bestimmungen des Abkommens fallen in erster Linie Zahlungen für die Wareneinfuhr aus dem Gebiet der Republik Polen und der Freien Stadt Danzig nach Deutschland. Hierüber haben die Ueberwachungsstellen und Devisenstellen durch Runderlaß Nr. 213/35 DSt. — 90/35 UeSt. besondere Anweisungen erhalten. Der vorliegende Runderlaß geht den Ueberwachungsstellen zur Kenntnis zu.

Die Nebenkosten sind außerhalb des Verrechnungsabkommens zu zahlen (Ausnahmen für Preisnachlässe usw. vgl. Abschn. II). Da die beiden Regierungen vereinbart haben, daß die beiderseitigen Lieferungen „frei Grenze unverzollt" erfolgen müssen, werden Anträge zur Bezahlung von Nebenkosten, die im Zusammenhang mit der Bewegung der einzelnen Ware stehen, nicht zu berücksichtigen sein. Bei der Ausfuhr sind die in Polen bzw. Danzig entstehenden Frachtkosten und Zölle von dem polnischen bzw. Danziger Käufer zu tragen; bei der Einfuhr kann der inländische Einführer den Zoll und den deutschen Frachtanteil genehmigungsfrei gemäß RI IV/24 im Inland zahlen. Anträge auf Bezahlung von Nebenkosten können demnach im Rahmen der allgemeinen Vorschriften nur berücksichtigt werden, wenn es sich um Einkaufs- oder Verkaufsprovisionen handelt oder um allgemeine Nebenkosten des Waren- oder Handelsverkehrs, die in keinem Zusammenhang mit der einzelnen Warenbewegung stehen.

II.

Nach den Bestimmungen des Verrechnungsabkommens können gezahlt werden: Preisnachlässe, Rückvergütungen und Schadenszahlungen. Die Zahlung erfolgt in der Weise, daß der deutsche Schuldner den geschuldeten Betrag in Reichsmark auf das bei der Deutschen Verrechnungskasse für die Polnische Gesellschaft für Kompensationshandel (Zahan) geführte Sonderkonto zugunsten des polnischen bzw. Danziger Gläubigers einzahlt.

Wenn die Schuldverpflichtung nicht über Reichsmark lautet, ist sie zu dem letztbekannten amtlichen Berliner Mittelkurs der betreffenden Währung in Reichsmark umzurechnen.

Ich ermächtige die Devisenstellen, entsprechende Genehmigungen zu erteilen.

III.

Soweit es sich um Zahlungen handelt, die den Bestimmungen das Verrechnungsabkommens unterliegen, dürfen Genehmigungen zu privaten Verrechnungsgeschäften, zur Errichtung von ASKI und zur Bezahlung mit Alt- oder Sperrguthaben nicht erteilt werden. In Ausnahmefällen ist meine Entscheidung einzuholen.

Private Verrechnungsgeschäfte, die vor dem 20. November 1935 genehmigt sind, können in der Weise, in der sie genehmigt sind, abgewickelt werden.

IV.

Die Bestimmungen dieses Runderlasses treten mit dem 20. November 1935 in Kraft.

Die Leipziger Frühjahrsmesse 1936 wirft ihre Schatten voraus.

Starke Nachfrage nach Ausstellungsraum.

Auf der kürzlich abgeschlossenen Tagung der Union der internationalen Messen in Brüssel ist mit besonderem Nachdruck darauf hingewiesen worden, daß die Bewegung der Aussteller- und Besucherziffern der internationalen Messen zuverlässige Gradmesser der Welthandelslage sind. Die Leitung der Leipziger Messen erklärt in diesem Zusammenhange, daß die drei letzten internationalen Leipziger Messen ständig steigende Aussteller- und Besucherziffern brachten, was ein deutliches Einschwenken des Welthandels in die von der Weltproduktion vorgezeichnete Linie des Wiederaufstieges bedeute. Diese Linie setze sich offensichtlich in bezug auf die Anfang März stattfindende Leipziger Frühjahrsmesse 1936 fort. Die Nachfrage nach Ausstellungsraum seitens deutscher und anderer Fabrikanten für diese Messe sei in den letzten zwei Monaten lebhafter gewesen als seit Jahren. Die altberühmten Meßhäuser Specks Hof und Handelshof im Herzen der City bereits fünf Monate vor Messebeginn vollständig an Aussteller vermietet gewesen. Aehnliches gilt für die Abteilung Spielwaren, von der beachtliche Gruppen in den Meßhäusern Union und Zentralmeßpalast ausstellen, während der Hauptteil der deutschen Firmen

im Meßhaus Petershof zu finden ist. Das Meßhaus Dresdner Hof — mit Ausstellungen von über 600 verschiedenen Fabrikanten einer der größten Meßpaläste seiner Art — ist völlig ausverkauft. Von der internationalen Einkäuferschaft werden gerade die genannten Meßhäuser stark frequentiert. Sie beherbergen große Teile der Sektionen für Glas, Porzellan, Keramik, Haus- und Küchengeräte, Galanteriewaren, Lederwaren, Reiseartikel und Zelluloidwaren, Uhren, Edelmetall- und Schmuckwaren und haben alle erdenklichen, der Bequemlichkeit des ernsthaften Käufers entgegenkommenden Einrichtungen wie Konferenzzimmer, Schreib- und Diktierzimmer, Bade- und Ruheräume, eigene Postanstalt, Telephon, Reisebüros sowie Dolmetscher- und Auskunftsstellen erhalten.

Die Wirtschaftslage Dänemarks im September 1935.

Die Nationalbank in Kopenhagen und das Statistische Department des Dänischen Staates geben nachstehende Darstellung der Wirtschaftslage Dänemarks im Monat September 1935.

Die landwirtschaftliche Ausfuhr war im September für alle Waren, mit Ausnahme von Fleisch, kleiner als im September 1934.

Die Preise der ausgeführten Waren waren für Butter und Fleisch höher, für Speck und Eier niedriger als im September 1934.

Der wöchentliche Ausfuhrwert der genannten Waren betrug im September 1935 durchschnittlich 13,9 Mill. Kr. (14,6 Mill. Kr. im September 1934).

Der gesamte Warenumsatz mit dem Auslande betrug im Monat August 100,4 Mill. Kr. für die Einfuhr, 111,3 Mill. Kr. für die Ausfuhr, es ergab sich also ein Ausfuhrüberschuß von 10,9 Mill. Kr. (im August 1934 Einfuhrüberschuß von 13,0 Mill. Kr.). Für die Monate Januar-August 1935 im ganzen war ein Einfuhrüberschuß von 35,7 Mill. Kr. gegen 55,4 Mill. Kr. im entsprechenden Zeitraum 1934 zu verzeichnen.

Die Großhandelspreise des Statistischen Departements stiegen im Monat September von 134 auf 135, bei den einzelnen Gruppen betrug die Steigerung: für animalische Lebensmittel (9 Punkte), Futterstoffmittel (4 Punkte), Häute, Leder und Schuhzeug (6 Punkte)

Die Frachtratenzahl stieg im September von 98,2 auf 99,8; die Steigerung betraf vornehmlich Kohlen- und Sojabohnenfrachten von Ostasien, während bei den westindischen und transatlantischen Timecharterraten ein Rückgang zu verzeichnen war.

Ueber die Bank- und Geldverhältnisse ist zu bemerken:

In den drei privaten Hauptbanken sind im September die Darlehen mit 5 Mill. Kr. die Einlagen mit 15 Mill. Kr. gestiegen. Von den 10 Mill. Kr. Mehreinlagen sind 5 Mill. Kr. zur Abdeckung von Schulden bei Inländischen Banken und Sparkassen verwandt, der Rest dem Kassenbestand zugeführt worden.

Die Darlehen der Nationalbank sind im September hauptsächlich durch erhöhte Kredite an das Finanzministerium um 5 Mill Kr. gestiegen. Die Bilanz gegenüber dem Auslande ist ziemlich unverändert geblieben. Der Notenumlauf ist um rund 7 Mill. Kr. zurückgegangen, (von 375,1 auf 367,8 Mill. Kr.)

Der wöchentliche Umsatz auf der Kopenhagener Börse von Obligationen und Aktien betrug im Monat September für Obligationen 4,2 Mill. Kr. (August 5,9 Mill. Kr), für Aktien 2,9 Mill. Kr. (2,7 Mill. Kr) Der Index für Kursnotierungen zeigte im September einen Rückgang für Obligationen (von 96,9 auf 96,1), dagegen aber eine kleine Steigerung für Aktien (von 101,9 auf 102,2). Gegenüber dem September des Vorjahres war also für Obligationen ein Rückgang von 101,7 auf 96,1 zu verzeichnen, dagegen für die meisten Aktiengruppen eine nicht unerhebliche Steigerung.

Der von dem Statistischen Departement berechnete Produktionsindex für Industrie betrug im August 123 gegen 122 im Juli. (August 1934 betrug der Index 116).

Die Arbeitslosigkeit betrug Ende Monat September 15,2% gegen 16,4% im September 1934. In den eigentlichen Industriefächern war der Anteil im September d. Js. auf 12,6 gegen 14,1 im September 1934 gefallen.

Bücherbesprechung

Export-Betriebs-Lehre. Handbuch für die Praxis des Exporteurs von Dr. C. Kapferer und Dr. J. Schwenzner, Exportsachverständige in Köln und Hamburg. Deutsches Buch- und Verlagshaus G. m. b. H., Mannheim.

Das neue Handbuch von Kapferer-Schwenzner bietet dem Exporteur und allen am Export interessierten Kreisen eine umfassende und erschöpfende Darstellung der Tatsachen und Probleme des Exports. Der I. Hauptteil „Exportstrategie“ ermittelt zunächst die Quellen der Kaufkraft: durch geographische Raumerfassung, durch Klarstellung des Wirtschaftsgeistes, der Beeinflussung der Wirtschaft durch die Politik und der Schichtung der Abnehmer; ferner die Verteilung der Kaufkraft (Wettbewerb, Konjunktur und Saison), endlich die vielfachen Informationsquellen. Anschließend wird der Exportvertrieb behandelt, seine Einrichtungen in der Heimat und auf den Exportmärkten, der Einfluß des politischen Systems, die Marktverständigung, die staatliche und private Exportförderung. Der II. Hauptteil ist der Exporttechnik, der Exportkalkulation (Selbstkostenrechnung, Preispolitik) und der Exportfinanzierung mit ihren verschiedenen Zahlungsformen gewidmet.

Die zahlreichen und komplizierten Einzelfragen des Exports werden dem Leser in übersichtlicher, gut verständlicher Form nahegebracht. Von besonderem Wert sind die in großer Zahl auf fast jeder Seite in den Anmerkungen beigefügten erläuternden Beispiele aus der Exportpraxis, die die zusammenhängende Darstellung ergänzen und die wichtigen Einzelheiten aus dem wirklichen Exportgeschehen heraus erklären. In den Anlagen enthält das Buch eine Reihe praktischer und instruktiver Muster- und Fragebogen, ferner ein ausführliches Sachregister, das rasches Auffinden der gewünschten Stelle ermöglicht. Die Arbeit der Verfasser, die als Exportsachverständige mit dem Export in praktischer wie wissenschaftlicher Hinsicht aufs beste vertraut sind, dürfte dem Unternehmer und Exportleiter zur Bearbeitung der mannigfachen Exportfragen wertvolle Dienste leisten.

Druck von A. Schroth, Danzig.